

TIENEN RETOS PENDIENTES

Durante la campaña electoral reciente, apenas hemos escuchado algunas ideas para enfrentar la situación del tránsito y el transporte. La muerte cotidiana en las calles y carreteras de nuestro país, con secuela de lesionados e ingentes pérdidas económicas, no mella nuestra sensibilidad. Cuesta pensar que como sociedad perdamos la capacidad de indignarnos frente al incumplimiento de las normas. Las nuevas autoridades en el Poder Ejecutivo y Legislativo tienen retos pendientes.

Nuevo reglamento de licencia de conducir

A tres días de entregar el cargo a la nueva gestión gubernamental, entrará en vigor la novísima norma. Los funcionarios y técnicos actuales deberían permanecer en sus puestos para implementar los cambios, que si bien contemplan algunos aspectos positivos, hay otros que generan preocupación.

Para paliar la corrupción, las escuelas de conductores deben limitarse a capacitar, así sus pupilos se someterán al examen de conocimiento y manejo en el centro de evaluación. También es positivo haber recuperado la gradualidad y experiencia para acceder a una licencia de conducir profesional, así como a la supervisión de los centros médicos a cargo del Ministerio de Salud.

Lo novedoso es la evaluación de habilidades en la conducción en la vía pública, después de haberlo hecho en la infraestructura cerrada del centro de evaluación. Naturalmente, lo ideal es que los exámenes sean en las calles y carreteras, al igual que en los países desarrollados, ante un evaluador que pueda garantizar su absoluta integridad, pero lamentablemente estamos lejos.

El perfil de la gran mayoría de conductores del Perú es reprochable. Desconocen las normas, son violentos, desacatan a las autoridades, y en esa “jungla” en que los vehículos se enredan, se abren paso a bocinazos, gritos y hasta a trompadas entre conductores. ¿Cómo evaluar un mil doscientos postulantes diariamente en las calles de Lima? Nos preocupa la idoneidad del evaluador en la vía pública. ¿Cómo asegurar que su veredicto sea en premio a la verdad? ¿Cómo garantizar que la aprobación no tendrá un precio?

A los centros de evaluación, la norma los obliga a tener tres evaluadores, vehículos propios o de terceros que cuenten doble control, oficinas, aulas y una infraestructura cerrada donde los postulantes realizarán la evaluación de sus habilidades en la conducción. Falta precisar las dimensiones y el número de centros con los que deberá contar la ciudad de Lima u otras ciudades. Frente a esta generalidad, se corre el mismo riesgo que con las escuelas de conductores, que los centros de evaluación proliferen y sean autorizados en terrenos baldíos o canchones. Las exigencias deberán ser iguales o mayores que para el Touring y Automóvil Club del Perú. Uno en cada región y máximo dos en Lima serán suficientes

En Ecuador los conductores profesionales reciben una capacitación de siete meses, mientras que la norma peruana establece 25 horas académicas y 30 horas de práctica. Cuando impulsamos la Ley 29005, Ley que crea las escuelas de conductores, guardábamos la esperanza de que la formación sea como corresponde al Centro de Educación Técnico-Productiva (Cetpro), a cargo del Ministerio de Educación, pero aún nuestras autoridades no entienden que el cambio está en la educación.

Autoridad Única

La Ley General del Transporte y Tránsito Terrestre (1999) obliga una gestión conjunta del transporte urbano entre Lima y Callao. Pese al tiempo transcurrido, los municipios insisten en administrar por su cuenta, lo que motiva conflictos y desorden. El Ministerio de Transportes ha hecho suyo el problema e, incluso, convocado a una consultora extranjera para corroborar lo que venimos reclamando desde hace muchos años, falta decisión final. La reforma del transporte que conlleve a establecer un sistema integrado requiere la constitución de una autoridad única y el decidido apoyo financiero del gobierno central.

Tolerancia Cero al alcohol

En el 2015, más de diez mil conductores han sido intervenidos en estado de ebriedad, es la tercera causa de accidentes. Las sanciones administrativas y penales no son suficientes. Los proyectos de ley para establecer la Tolerancia Cero están encarpados. Está pendiente desempolvar el proyecto y discutir el pleno del Congreso para definir el grado de tolerancia e incorporar en el Código Penal el delito contra la Seguridad Vial.

Juzgados Administrativos de Tránsito

La Ley 29391 (2009) crea los Juzgados Especializados de Tránsito y Seguridad Vial, a cargo de magistrados especializados. En Lima existen siete juzgados que atienden solo asuntos civiles y penales con una inmensa carga procesal. Urge que el Poder Judicial y el Ministerio Público, con el apoyo presupuestal del Congreso y el Ejecutivo, implementen los juzgados a nivel nacional, incluyendo Juzgados Administrativos para resolver lo relativo a las infracciones y multas. Aprobar con ley el Código de Tránsito y Seguridad Vial, instrumento legal indispensable.

Podríamos seguir enumerando los asuntos pendientes, como el limitado rol del Consejo Nacional de Seguridad Vial y otros, pero concluiremos preguntando a los renovados poderes Ejecutivo y Legislativo: ¿cuántas miles de vidas más tienen que inmolarse por la ineficacia del Estado en la seguridad vial?